

PARECER Nº 252/2018/ASJIN
 PROCESSO Nº 00065.077500/2013-16
 INTERESSADO: OPTA TÁXI AÉREO LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA por não observar o limite regulamentar de repouso do tripulante.

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Convalidação do Auto de Infração	Notificação da Convalidação do Auto de Infração	Protocolo da defesa após Convalidação	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.077500/2013-16	646642157	5693/2013/SSO	OPTA TÁXI AÉREO LTDA	15/10/2011	12/04/2013	24/06/2013	18/11/2014	27/11/2014	04/12/2014	27/02/2015	27/03/2015	RS 7.000,00	13/05/2015	19/05/2015

Enquadramento: alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "a", da Lei nº 7.183/84.

Infração: Não observar o limite de repouso regulamentar

Proponente: Hildenise Reinert - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.

INTRODUÇÃO

- Inicialmente, é oportuno informar que de acordo com a 9ª (nona) alteração contratual registrada em 03/12/2013, que altera a denominação da Sociedade, entre outros, que passa a ser OPTA TAXI AÉREO LTDA, nos termos do Contrato Social anexado a este processo (SEI 1512610).
- Trata-se de recurso interposto pela empresa OPTA TÁXI AÉREO LTDA, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo relacionado supra, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações – SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob os números 646642157, com a seguinte descrição:
Auto de Infração 5693/2013: em vistoria realizada no dia 13/ de janeiro de 2012, verificou-se que o tripulante João Alves de Almeida (CANAC 679381) operando a aeronave PR-OTA, no dia 15 de outubro de 2011, não respeitou o repouso regulamentar descrito na Lei 7.183/84, artigo 34. Face ao exposto, a Oceanair Taxi Aéreo Ltda, cometeu infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea "o" do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986) combinado com o art. 34 da Lei do Aeronauta (Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984).
- A materialidade das infrações está caracterizada documentalmete nos autos, conforme se observa no Relatório de Fiscalização nº 69/2013/GVAG -SP /SSO UR/SP (fls.02) e nas páginas nsº 1079 e 1080 do Diário de Bordo (fl. 3).
- Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

HISTÓRICO

- Relatório de Fiscalização e Acontecimentos Relevantes -** A infração fundamenta-se no Relatório de Fiscalização nº 69/2013/GVAG -SP /SSO UR/SP (fls.02) e no Diário de Bordo (fl. 3). A equipe apurou durante a auditoria especial realizada na empresa que o tripulante João Alves de Almeida (CANAC 679381) não respeitou o repouso regulamentar .
- Da Ciência da Infração e Defesa Prévia -** Notificada da lavratura do Auto de Infração em 24/06/2013, a autuada protocolou defesa na qual requer nulidade do Auto de Infração, sob o argumento de ser prestadora de serviço específico - Taxi Aéreo, e , em razão disso, não poderia ser enquadrada como permissionária ou concessionária de serviço aéreo.
- Quanto ao mérito argui que as operações da empresa são realizadas em estrito cumprimento à norma vigente.
- Da Convalidação do Auto de Infração -** O setor competente constatou erro sanável acerca do enquadramento dos Auto de Infração , no que se refere a norma infralegal. Em razão disso, convalidou o Auto de Infração recapitulando-o para a **alínea "a", do artigo 34, da Lei 7.183/84**, com fundamento no disposto no artigo 9º,da Resolução nº 25, da ANAC e inciso I, do §1º combinado com o §2º, do artigo 7º, da Instrução Normativa nº 08, de 06 de junho de 2008, também da ANAC.
- A interessada fora notificada acerca da convalidação (fl. 44), e cientificada também sobre o novo prazo de 20 dias para manifestar-se nos autos em sede de defesa.
- Das Razões de Defesa após a Convalidação do Auto de Infração - -** Cientificada da Convalidação do auto de infração apresenta novas alegações de defesa, no qual alega vício na convalidação por estar o ato já impugnado.
- Da Decisão de Primeira Instância -** Em 27/02/2015 , a autoridade competente constatou que a empresa permitiu que o tripulante João Alves de Almeida - CANAC 67931 não usufrísse do repouso adequado , após a jornada realizada entre os dias 14/10/2011 e 15/10/2011, aplicando sanção no patamar médio no valor de R\$7.000,0, com fundamento na alínea "o" do inciso III, do art. 302 do CBA.
- Das razões de recurso -** Ao ser notificada da decisão de primeira instância, protocolou recurso tempestivo, no qual alega vício na convalidação por estar o ato já impugnado . Subsidiariamente requer o cancelamento da sanção ao alegar que as operações da empresa são realizadas em em estrito cumprimento da norma.
- É o relato.**
- PRELIMINARES**
- Da impossibilidade e ilegalidade do ato de convalidação**
- No que diz respeito a tal arguição , aponto que Convalidação se deu pela existência de erro sanável quanto à capitulação da infração, tendo sido oportunizada abertura de novo prazo para apresentação de defesa e juntada de documentos que a recorrente julgasse pertinente. A mencionada notificação aponta, ainda, o enquadramento convalidado e o artigo em que se fundamenta tal ato administrativo (artigo 7º, §1º, - inciso I, da IN nº.-08 de 06/06/2008), que estabelece:
 Art. 7º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.
 § 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:
 I - omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;
 II - inexatidão no nome da empresa ou piloto;
 III - erro na digitação do CNPJ ou CPF do autuado
 IV - descrição diferente da matrícula da aeronave; • V- erro na digitação do endereço do autuado;

23. VI- erro de digitação ao descrever o local, data ou hora da ocorrência do fato.
24. § 2º Na hipótese do inciso I, será reaberto o prazo para defesa ao autuado. Vê-se que a Convalidação ocorreu dentro das hipóteses cabíveis, não sendo verificada irregularidade, discrepância ou inadequação legal.
25. Este dispositivo encontra fundamento no art. 55 da Lei 9.784/99, que dispõe, em síntese, que a convalidação corrige os atos sanáveis - como no caso - a forma desde que não haja prejuízo a terceiros nem ao interesse público.
26. Art. 55. Em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração.
27. Importa consignar ainda, que o ato de convalidar além de atender ao princípio da legalidade, na medida em que corrige o vício, atende também ao princípio da segurança jurídica, ao dispor que as normas administrativas sancionadoras, devem contar com elevado grau de objetividade a evitar condutas reprováveis e factíveis de sanções. É garantido aos administrados aferição objetiva de previsibilidade de modo que possa orientá-los em suas condutas e comportamentos. (MOREIRA NETO: GARCIA 2012, p.12).
28. Assim, uma vez constatado vício meramente formal e sanável no Auto de Infração o decisor de primeira convalidou o ato administrativo, uma vez que não refletiu nenhum prejuízo à interessada nem afronta ao contraditório e ampla defesa. É certo que a convalidação encontra limites pois de um lado está o princípio da legalidade, e de outro, o princípio da segurança jurídica, nem sempre devendo ser aquele privilegiado em detrimento deste, devendo-se analisar o caso concreto.
29. Como bem leciona Weida Zancaner: "(...) a Administração não poderá mais convalidar seus atos administrativos se estes já tiverem sido impugnados pelo particular, **exceto se tratar de irrelevante formalidade, pois neste caso os atos são sempre convalidáveis**". (Da Convalidação e da Invalidação dos Atos Administrativos, 2. ed. São Paulo, Malheiros, 2001, p. 56). Com efeito destaca Ilda Valentim: "seguir o princípio da legalidade, de maneira formalista e invalidar atos que poderiam perfeitamente ser convalidados, é ignorar todos os demais princípios e privilegiar o legalismo". (Atos Administrativos e sua Convalidação face aos Princípios Constitucionais. Artigo. Data 13/04/2006. Disponível em <http://www.viajus.com.br>).
30. Desse modo, ainda que o ato de convalidação do Auto de Infração tenha se dado após a impugnação do particular, esta não encontra impedimento pois guarda consonância com os princípios que regem a Administração.
31. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

Da Fundamentação - Mérito

Quanto à fundamentação da matéria – Extrapolação da Jornada de Trabalho

A infração foi capitulada com base na alínea "o", do inciso III, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

CBA

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

32. Observa-se que a Lei nº 7.183, de 05/04/1984, a qual regula o exercício da profissão de aeronauta, dispõe acerca dos períodos de repouso em seu art. 34, a seguinte redação:

Dos Períodos de Repouso

Art. 34 O repouso terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

a) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;

b) 16 (dezesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; (grifo introduzido); e

c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.

33. O artigo 21 da Lei nº 7.183/1.984 estabelece sobre o limite da jornada, nesses termos:

Art. 21 A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

a) - 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;

b) - 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e

c) - 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

34. A definição da Jornada de Trabalho do Aeronauta e os procedimentos para contabilizá-los estão presentes no artigo 20, em consonância com o previsto no artigo 22, parágrafos 2º e 3º, da Lei nº 7.183/84, in verbis:

Art. 20 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.

§ 1º A Jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.

§ 2º - Fora da base domiciliar, a Jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º - Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º - A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, (g.n) (...)

Art. 22 - Os limites da Jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave e nos seguintes casos: (...)

§ 2º - Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3º - Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

35. A definição de tripulação mínima e tripulação simples são apresentadas nos artigos 10 e 1 da mesma lei, in verbis:

Art. 10 - Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo de aeronave e a constante do seu manual de operação, homologada pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, sendo permitida sua utilização em vôos: locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.

Art. 11 - Tripulação simples é a constituída basicamente de uma tripulação mínima acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo.

Para a extensão da jornada, de acordo com a legislação temos:

Art. 21 A duração da Jornada de trabalho do aeronauta será de:

a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;

b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e

c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

§ 1º - Nos vôos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em vôos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites prescritos na alínea "a" do art. 29 desta Lei.

36. Destarte, a norma dispõe quanto aos períodos de repouso a ser observado por uma tripulação mínima ou simples.

37.

38. **DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO COTEIO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA**

39. Aponto que as arguições apresentadas em sede de preliminares já foram afastadas neste voto - item 1.3.

40. Quanto a arguição de que a infração tipificada pelo agente está inserida no rol das autorizatárias, e não das concessionárias ou permissionárias de serviços público, caracterizando figura distinta do entendimento doutrinário, à luz dos artigos 180 e 182 do CBAer. Aponto que as empresas de transporte aéreo não-regular (táxi aéreo) se enquadram dentre aquelas dispostas no inciso III, do art. 302, pois, apesar de serem consideradas como "autorizatárias" pelo CBA. O termo "autorizatárias" foi relativizado com a promulgação da Constituição Federal do Brasil em 05 de outubro de 1988, da qual poderemos retirar os dispositivos abaixo *in verbis*:
CR/88 Art. 21.

41. Compete à União: (...) XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: (...) c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária; (...) (grifos nossos)

42. Verifica-se a competência da União na exploração da navegação aérea, podendo ser sob a forma direta ou, se indireta, sob a forma de concessão, permissão ou autorização. O referido dispositivo engloba toda a navegação aérea, podendo abranger a resultante da prestação de serviço público ou, também, a navegação aérea privada (particular). Entretanto, nossa Carta Magna, ao especificamente se referir à prestação de serviços públicos, admite apenas o regime de concessão ou de permissão, consoante dispositivo, transcrito *in verbis*:

CR/88 Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob o regime regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.
Parágrafo único. A lei disporá sobre: I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua promoção, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão; (...) (grifos nossos).

43. Esse entendimento encontra abrigo tanto na doutrina tradicional como na mais moderna, de que a autorização de uso de serviço público é ato discricionário, precário, concedido no interesse do particular para o uso de situações transitórias. Logo, pode a qualquer tempo, ser desfeito sem direito à indenização, não gerando direito adquirido aos beneficiários.

44. Com efeito, diferente das permissões e concessões de serviços públicos, concedidos no interesse público, foram alçadas à condição de contratos administrativos pelo texto legal, inclusive em consonância com o disposto no artigo 175 da CF/88. A doutrina ressalta, nesse sentido, que a natureza contratual relativiza o caráter de precariedade, na medida em que contrato estabelece garantias e manutenção do equilíbrio econômico financeiro, impondo um caráter mais permanente do ato.

45. No tocante à prestação de serviços públicos, a CR/88 adota apenas estes dois institutos, não prevendo a adoção da autorização para tal prestação, talvez, pelo seu caráter extremamente precário, o qual não atinge os objetivos do interesse público em jogo. Este dispositivo constitucional superou qualquer questionamento quanto ao termo "permissionária" utilizado no inciso III do artigo 302 do CBA, bem como, no meu entender, obriga a adoção do termo permissão no lugar de autorização, em diversos outros artigos deste CBA, desde que em se tratando de prestação de serviço público.

46. Neste sentido, a título de exemplo, temos todos aqueles constantes do Capítulo III – Serviços Aéreos Públicos do Título VI – Dos Serviços Aéreos. Como já dito, mesmo antes da promulgação da CR/88, este entendimento já estava sendo delineado, na medida em que o próprio artigo 217 do CBA estabelecia que a autorização para a prestação de serviço público por empresa de transporte aéreo não-regular possuía um prazo de 05 (cinco) anos, estes renováveis por igual período, característica mais próxima do instituto da permissão do que da própria autorização.

47. Também, o artigo 219 do CBA cita que as empresas "autorizatárias" sujeitam-se à "permissão correspondente", num flagrante de utilização equivocada desses dois institutos. A CR/88 relativizou este equívoco existente no CBA, cabendo, assim, a esta julgadora interpretar o dispositivo legal sob a forma sistêmica, afastando, neste caso, a interpretação literal.

48. Nesse passo, a DC1 devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente de 1ª Instância Julgadora, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada a interessada pela fiscalização.

49. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos que a tripulação extrapolou a jornada de trabalho.

50. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, e respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância, "per relationem" ,esta relatora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como a fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer.

51. Consta-se que os fatos alegados pela fiscalização subsumem-se aos descritos na conduta tipificada como prática infracional, bem como fundamentam e motivam a penalidade aplicada. E, nesse sentido, aponto que tal alegação destituída das necessárias provas não afastam a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração, a qual, ademais, "in casu" encontra-se documentada pela fiscalização no sentido de confirmar materialidade da infração.

52. **ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

53. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

54. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 ("o reconhecimento da prática da infração") entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

55. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.

56. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em 15/10/2011– que é a data da infração ora analisada.

57. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a esta análise, ficou demonstrado que há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, a exemplo daquela substanciada nos créditos registrado no Sistema sob o número 643521141, com "data de vencimento" no mencionado período.

58. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

59. Dada a inexistência de circunstâncias atenuantes e /ou agravantes aplicável ao caso, sugere-se que a sanção a ser aplicada seja quantificada pelo patamar médio em R\$ 7.000,00 (sete mil reais) , que é o valor médio previsto, à época dos fatos, para a hipótese do da Tabela III , do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008.

60. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa R\$ 7.000,00 (sete mil reais) sugiro a manutenção de do valor da sanção em R\$ 7.000,00 (sete mil reais) , por estar dentro dos limites determinados à época, pela Resolução ANAC nº. 25/08.

61. **CONCLUSÃO**

62. Pelo exposto, sugiro por **Negar Provedimento ao recurso**, mantendo a sanção no **patamar médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, em desfavor do/a OPTA TÁXI AÉREO

LTDA, conforme quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc.(dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.077500/2013-16	646642157	5693/2013/SSO	OPTA TÁXI AÉREO LTDA	15/10/2011	Não observar o limite de repouso regulamentar	alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "a", da Lei nº 7.183/84.	R\$ 7000,00

62.1. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: a Avenida Paranaíba, nº 1771 - Sala 204 - parte - cidade do Rio de Janeiro / RJ, CEP: 22050-010, conforme Contrato Social anexo SEI (1512610)

63. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

64. **Submete-se ao crivo do decisor.**

Hildense Reinert

Analista Administrativo

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.



Documento assinado eletronicamente por **Hildense Reinert, Analista Administrativo**, em 14/02/2018, às 16:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1498372** e o código CRC **F548F1EC**.

Referência: Processo nº 00065.077500/2013-16

SEI nº 1498372



Superintendência de Administração e Finanças - SAF
Gerência Planejamento, Orçamento, Finanças e Contabilidade - GPOF

Impresso por: ANAC\hildenise.reinert

Data/Hora: 09-02-2018 10:55:18

Dados da consulta

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: OPTA TÁXI AÉREO LTDA

Nº ANAC: 30000075396

CNPJ/CPF: 05752384000112

CADIN: Sim

Div. Ativa: Sim - EF

Tipo Usuário: Integral

UF: SP

Receita	NºProcesso	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	632514129	60870006220200976	17/04/2015	29/03/2009	R\$ 2.400,00	12/05/2015	2.622,00	2.622,00		PG	0,00
2081	641142148	60800201027201195	21/05/2014	16/04/2009	R\$ 2.400,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	641752143	60850007613200935	26/06/2014	09/07/2009	R\$ 2.400,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	642201142	60850006162200919	18/07/2014	04/06/2009	R\$ 4.200,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	643521141	60800237295201115	10/10/2014	06/09/2011	R\$ 3.500,00	10/10/2014	3.500,00	3.500,00		PG	0,00
2081	646642157	00065077500201316	07/05/2015	15/10/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	646850150	00065078108201380	08/07/2015	28/11/2011	R\$ 7.000,00	08/07/2015	7.000,00	7.000,00		PG	0,00
2081	648004157	00065077619201381	31/07/2015	14/08/2010	R\$ 4.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648005155	00065077616201347	31/07/2015	14/08/2010	R\$ 4.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648006153	00065076778201368	31/07/2015	17/09/2010	R\$ 4.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648007151	00065076777201313	31/07/2015	17/09/2010	R\$ 4.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648008150	00065076770201300	31/07/2015	19/10/2010	R\$ 4.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648009158	00065076768201322	31/07/2015	19/10/2010	R\$ 4.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648010151	00065076758201397	31/07/2015	23/12/2010	R\$ 4.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648011150	00065076751201375	31/07/2015	23/12/2010	R\$ 4.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648539151	60800236900201161	09/03/2018	02/09/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC2	7.000,00
2081	648545156	00065077604201312	28/08/2015	10/01/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648661154	00065077600201334	31/08/2015	10/01/2010	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648715157	00065033401201233	04/09/2015	13/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - CD	14.763,99
2081	648717153	00065033402201288	04/09/2015	13/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648718151	00065033403201222	04/09/2015	15/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648720153	00065033404201277	04/09/2015	15/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648721151	00065033416201200	04/09/2015	16/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648722150	00065033411201279	04/09/2015	16/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - CD - EF	14.763,99
2081	648725154	00065033423201201	04/09/2015	16/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648729157	00065033425201292	04/09/2015	16/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648730150	00065033426201237	04/09/2015	19/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DC1	14.763,99
2081	648732157	00065033426201237	04/09/2015	19/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - CD - EF	14.763,99
2081	648733155	00065033427201281	04/09/2015	19/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648735151	00065033428201226	04/09/2015	19/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - CD - EF	14.763,99
2081	648737158	00065033429201271	04/09/2015	26/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648739154	00065033431201240	04/09/2015	27/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - CD - EF	14.763,99
2081	648740158	00065033433201239	04/09/2015	29/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - CD - EF	14.763,99
2081	648741156	00065033434201283	04/09/2015	29/04/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648742154	00065033435201228	04/09/2015	08/05/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648743152	00065033436201272	04/09/2015	10/05/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648745159	00065033437201217	04/09/2015	15/05/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - CD - EF	14.763,99
2081	648746157	00065033438201261	04/09/2015	16/05/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648747155	00065033439201214	04/09/2015	18/05/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - CD - EF	14.763,99
2081	648748153	00065033440201231	04/09/2015	19/05/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648750155	00065033441201285	04/09/2015	20/05/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648752151	00065033446201216	04/09/2015	20/05/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - CD - EF	14.763,99
2081	648753150	00065033447201252	04/09/2015	20/05/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - CD - EF	14.763,99
2081	648755156	00065033448201205	04/09/2015	21/05/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648756154	00065033294201243	04/09/2015	21/05/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - EF	14.763,99
2081	648758150	00065033450201276	04/09/2015	21/05/2009	R\$ 10.000,00		0,00	0,00		DA - CD - EF	14.763,99

2081	648759159	00065033455201207	04/09/2015	01/06/2009	R\$ 10.000,00	0,00	0,00	DA - EF	14.763,99
2081	648760152	00065033457201298	04/09/2015	01/06/2009	R\$ 10.000,00	0,00	0,00	DA - EF	14.763,99
2081	648761150	00065033458201232	04/09/2015	01/06/2009	R\$ 10.000,00	0,00	0,00	DA - EF	14.763,99
2081	648762159	0006503346320245	04/09/2015	02/06/2009	R\$ 10.000,00	0,00	0,00	DA - EF	14.763,99
2081	648763157	00065033465201234	04/09/2015	04/06/2009	R\$ 10.000,00	0,00	0,00	DA - EF	14.763,99
2081	648764155	00065033468201278	04/09/2015	04/06/2009	R\$ 10.000,00	0,00	0,00	DA - CD - EF	14.763,99
2081	648765153	00065033469201212	04/09/2015	07/06/2009	R\$ 10.000,00	0,00	0,00	DA - EF	14.763,99
2081	648766151	00065033471201291	04/09/2015	07/06/2009	R\$ 10.000,00	0,00	0,00	DA - EF	14.763,99
2081	648767150	00065033472201236	04/09/2015	07/06/2009	R\$ 10.000,00	0,00	0,00	DA - EF	14.763,99
2081	650273153	00065078107201331	30/10/2015	28/11/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	DA - EF	10.257,10
2081	650275150	00065077498201377	30/10/2015	15/10/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	DA - EF	10.257,10
2081	650386151	00065077431201332	30/10/2015	27/11/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	650485150	00065015917201204	06/11/2015	28/11/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	650486158	00065152343201246	06/11/2015	02/10/2019	R\$ 4.200,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	652534162	00065077329201337	25/02/2016	17/12/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	652536169	00065077330201361	25/02/2016	17/12/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	652538165	00065077299201369	25/02/2016	14/12/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	652539163	00065077296201325	25/02/2016	14/12/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	652543161	00065077394201362	25/02/2016	21/12/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	652544160	00065077396201351	25/02/2016	21/12/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	653251169	00065076728201381	15/04/2016	11/11/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	DC1	9.802,10
2081	654308161	00065078212201371	16/06/2016	16/09/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	DC1	9.643,19
2081	654309160	00065078222201314	16/06/2016	24/09/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	DC1	9.643,19
2081	654310163	00065078224201303	16/06/2016	19/10/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	DC1	9.643,19
2081	654312160	00065077387201361	16/06/2016	21/12/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	DC1	9.643,19
2081	655273160	00065078159201316	22/07/2016	10/12/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	655340160	00065078130201326	22/07/2016	08/11/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	DC1	5.465,99
2081	655341169	00065078127201311	22/07/2016	08/11/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	655342167	00065077585201324	22/07/2016	06/09/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	DC1	5.465,99
2081	655343165	00065077434201376	22/07/2016	27/11/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	655344163	00065078157201319	22/07/2016	10/12/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	655345161	00065078230201352	22/07/2016	10/12/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	655346160	00065077255201339	22/07/2016	24/11/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	RE3	0,00
2081	655347168	00065077261201396	22/07/2016	24/11/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	DC1	5.465,99
2081	655352164	00065078126201368	25/07/2016	27/11/2011	R\$ 7.000,00	0,00	0,00	DC1	9.565,49
2081	655956165	00065077549201361	05/08/2016	06/09/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	DC1	5.417,20
2081	656112168	00065078202201335	12/08/2016	16/12/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	656113166	00065078204201324	12/08/2016	16/12/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	656114164	00065078099201323	12/08/2016	09/12/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	656115162	00065078146201339	12/08/2016	09/12/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	656175166	00065078144201340	19/08/2016	12/08/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	DC1	5.417,20
2081	657036164	00065077419201328	07/10/2016	27/11/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	657037162	00065077418201383	07/10/2016	26/11/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	657038160	00065077413201351	07/10/2016	27/11/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	657039169	00065077404201360	07/10/2016	27/11/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	657571164	00065076719201390	07/11/2016	13/01/2012	R\$ 21.000,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	657996165	00065076717201309	16/12/2016	13/01/2012	R\$ 4.200,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	658988170	00065076723201358	17/03/2017	13/01/2012	R\$ 4.200,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	658989178	00065076721201369	17/03/2017	13/01/2012	R\$ 4.200,00	0,00	0,00	RE2	0,00
2081	659822176	00066038831201584	22/06/2017	21/05/2015	R\$ 4.000,00	0,00	0,00	PU1	5.022,79

Total devido em 09-02-2018 (em reais): 663.977,34

Legenda do Campo Situação

DC1 - Decidido em 1ª instância mas ainda aguardando ciência	PU3 - Punido 3ª instância
PU1 - Punido 1ª Instância	IT3 - Punido pq recurso em 3ª instância foi intempestivo
RE2 - Recurso de 2ª Instância	RAN - Processo em revisão por iniciativa da ANAC
ITD - Recurso em 2ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	CD - CADIN
DC2 - Decidido em 2ª instância mas aguardando ciência	EF - EXECUÇÃO FISCAL
DG2 - Deligências por iniciativa da 2ª instância	PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
CAN - Cancelado	GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
PU2 - Punido 2ª instância	SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
IT2 - Punido pq recurso em 2ª foi intempestivo	SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
RE3 - Recurso de 3ª instância	GDE - Garantia da Execução por Depósito Judicial

ITT - Recurso em 3ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator
IN3 - Recurso não foi admitido a 3ª instância
AD3 - Recurso admitido em 3ª instância
DC3 - Decidido em 3ª instância mas aguardando ciência
DG3 - Deligências por iniciativa da 3ª instância
RVT - Revisto
RVS - Processo em revisão por iniciativa do interessado
INR - Revisão a pedido ou por iniciativa da anac não foi admitida

PC - PARCELADO
PG - Quitado
DA - Dívida Ativa
PU - Punido
RE - Recurso
RS - Recurso Superior
CA - Cancelado
PGDJ – Quitado Depósito Judicial Convertido em Renda

 Tela Inicial  Imprimir  Exportar Excel



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 328/2018

PROCESSO Nº 00065.077500/2013-16
INTERESSADO: OPTA TÁXI AÉREO LTDA

Brasília, 09 de fevereiro de 2018.

PROCESSO:00065.077500/2013-16

INTERESSADO: OPTA TÁXI AÉREO LTDA.

1. De acordo com a proposta de decisão (1498372) Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

2. Acrescento, com relação aos itens 40 a 48 da citada análise o seguinte; A digressão ali apresentada foi chancelada pelo órgão de assessoramento jurídico desta autarquia especial, Procuradoria Federal junto à ANAC (PF-ANAC), por meio do Parecer 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, aprovado pelo então Procurador-Geral em 23/10/2012, documento este que faço anexar aos autos. Elucidou a orientação do órgão jurídico:

"2.3 No que condiz com a interpretação do artigo 302 da Lei nº 7.565/86, para fins de enquadramento de condutas infracionais, frisa-se, inicialmente, a necessidade de se observar a forma como estruturada a redação do dispositivo legal. De se atentar, primeiramente, ao fato de os preceitos do citado artigo terem sido subdivididos em seis incisos, os quais preconizam que:

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

(...)

V - infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

(...)

VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

(...)

2.4 Consoante se infere dos termos da norma transcrita acima, o inciso I refere-se a infrações relacionadas ao uso de aeronaves, não vinculando as condutas descritas em suas alíneas a qualquer sorte de autor. Os incisos II, III, IV e V, por sua vez, elencam os possíveis autores das condutas previstas em suas alíneas, referindo-se estas, respectivamente, a aeronautas, aeroviários ou operadores, concessionárias ou permissionárias⁵ [leia-se autorizadas, conforme explicação veiculadas nos parágrafos 2.30 e 2.31] de serviços aéreos, empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes e fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos. O inciso VI, por fim, estabelece rol residual de autores de condutas infracionais ao prever infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos incisos anteriores.

2.5 Referida norma, portanto, ao enumerar ações e omissões juridicamente relevantes para fins de apuração administrativa, correlaciona tais condutas, com exceção das previstas no inciso I, a sujeitos determinados, vinculando-as à determinação de sua autoria, ou seja, estabelece infrações próprias que só podem ser praticadas por certas pessoas. Dessa forma, necessários se faz identificar aqueles a que se refere o dispositivo.

[...]

2.16 No tocante ao conceito de operador de aeronave, o artigo 123 da Lei 7.565/1986 preconiza que:

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade

sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

2.17 Consoante estabelece o dispositivo supratranscrito, reputam-se operadores ou exploradores de aeronaves o concessionário de serviços de transporte público regular ou autoritário de serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi aéreo, o proprietário ou a pessoa que use, diretamente ou por meio de prepostos, a aeronave para a prestação de serviços aéreos privados, o fretador que mantenha a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação; e, o arrendatário que assuma a condução técnica da aeronave e a autoridade sobre a tripulação.

2.18 Pressupõe, destarte, a especificação do operador/explorador, a determinação do conceito de concessionário e autoritário de serviços aéreos públicos, de proprietários e usuários de aeronaves empregadas na prestação de serviços aéreos privados, de fretador de aeronave e de arrendatário de aeronave.

[...]

2.30 No que tange aos sujeitos previstos no inciso III do artigo 302 do aludido diploma legal, ou seja, "concessionária ou permissionária de serviços aéreos", imperioso se faz destacar, primeiramente, a **impropriedade técnica do texto legal**, consistente na utilização do termo "permissionária". Conforme referido acima, os artigos 175, parágrafo 1º e 180 estabelecem que a prestação de serviços aéreos públicos depende de prévia concessão ou autorização. O artigo 178 do Código Brasileiro de Aeronáutica, a seu turno, estabelece não necessitarem de autorização os proprietários e operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, para a realização de suas atividades aéreas. Dessa forma, a outorga de serviços aéreos apenas se dá na hipótese de serviços aéreos públicos e por meio de concessão ou autorização, podendo os outorgados, portanto, figurarem tão-somente como concessionários ou autoritários de serviços aéreos.

2.31 Destarte, o inciso III do artigo 302 da Lei 7.565/1986 deve, em verdade, ser lido como referente às "infrações imputáveis à concessionárias ou autoritárias de serviços aéreos", cuja identificação já foi abordada quando da análise da definição de operador de aeronave."

(destacamos)

3. Portanto, conclui-se que a tipificação da infração administrativa imputada ao recorrente é adequada, rebatido, assim, tal argumento de defesa.

4. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa no patamar médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, em desfavor do/a OPTA TÁXI AÉREO LTDA, por não observar o limite de repouso regulamentar, que por sua vez constitui mácula ao art. 302, inciso III, alínea "o" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 associado ao art. 34, alínea "a", da Lei nº 7.183/84.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc.(dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.077500/2013-16	646642157	5693/2013/SSO	OPTA TÁXI AÉREO LTDA	15/10/2011	Não observar o limite de repouso regulamentar	alínea "o" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao art. 34, "a", da Lei nº 7.183/84.	R\$ 7.000,00

- 5. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: Avenida Paranaíba, nº 1771 -Sala 204 - parte - cidade do Rio de Janeiro / RJ, CEP: 22050-010, conforme Contrato Social anexo SEI (1512610).

- 6. Notifique-se

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 22/02/2018, às 15:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1518646** e o código CRC **FC52BCBC**.

Referência: Processo nº 00065.077500/2013-16

SEI nº 1518646